

**ЧАСТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТЕХНОЛОГИИ УПРАВЛЕНИЯ И ЭКОНОМИКИ»**

**Институт управления и информационных технологий
Кафедра менеджмента и государственного и муниципального управления**



ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

**на тему: Оценка текущего состояния транспортной инфраструктуры в Санкт-Петербурге и
выявление основных проблем**

Направление подготовки: 38.03.04 Государственное и муниципальное управление

Направленность: Экономическое развитие региона

Выполнил студент:

Группа ОУИТб-Г02-21-1

А.В. Вихнин

Руководитель:

Доцент, кандидат экономических наук

Е.В. Ушакова

**Санкт-Петербург
2025**



Объект: транспортная инфраструктура Санкт-Петербурга, включая улично-дорожную сеть, общественный транспорт и сопутствующую инфраструктуру.

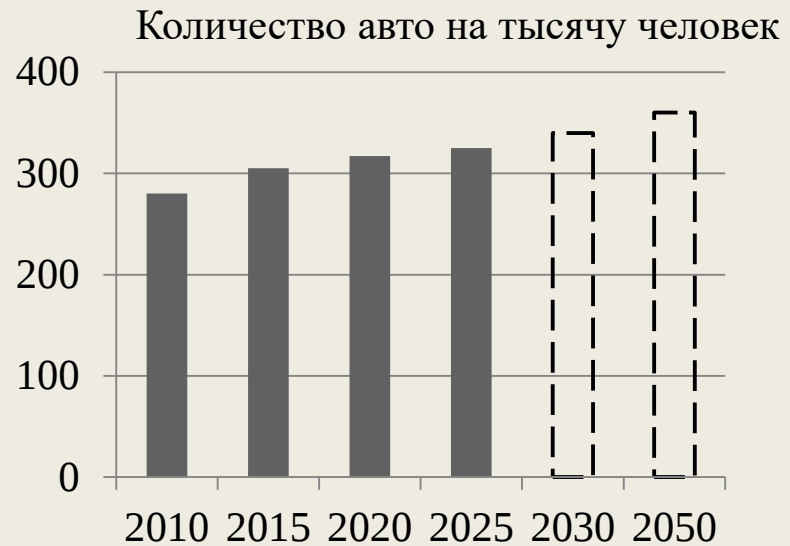
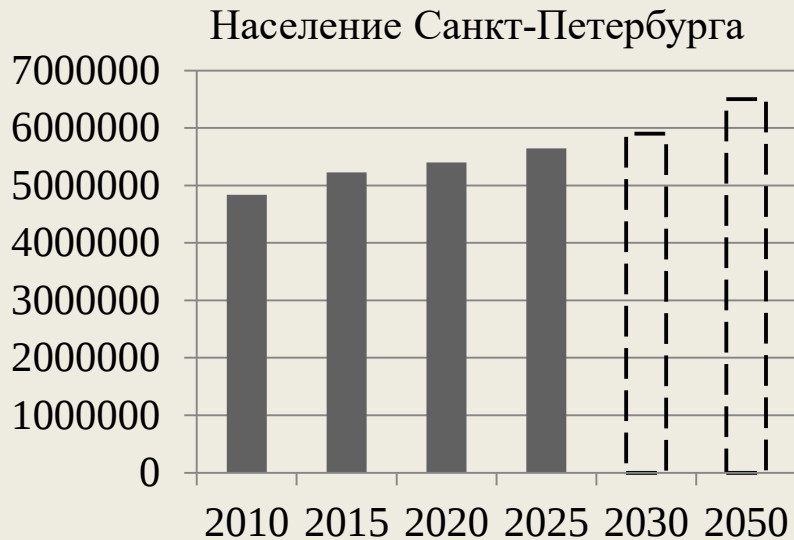
Предмет: организационно-экономические отношения, возникающие в процессе функционирования транспортной системы города, факторы, влияющие на её эффективность, и ключевые проблемы развития.

Цель исследования: проведение всестороннего анализа современного состояния транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга, выявление системных проблем и разработка научно-обоснованных рекомендаций по повышению эффективности транспортной системы.

Задачи исследования:

1. Анализ нормативно-правового регулирования транспортной системы на федеральном и региональном уровнях.
2. Комплексная оценка статистических показателей функционирования транспортной системы.
3. Выявление и систематизация проблем потребителей транспортных услуг.
4. Анализ экономических последствий существующих транспортных проблем.
5. Разработка практических рекомендаций по совершенствованию транспортной системы с учётом лучших мировых практик и специфики Санкт-Петербурга.

Ключевые проблемы: Дорожная сеть и автомобилизация



Плотность УДС: **2,5 км/км²** (в 5,5 раз < Москвы, < Европы).

Рост автопарка **+4-5%** в год при росте УДС **+1-1,5%**.

Износ покрытия: Ускоренное разрушение из-за климата, реагентов, шипованной резины (до 10 мм/год).

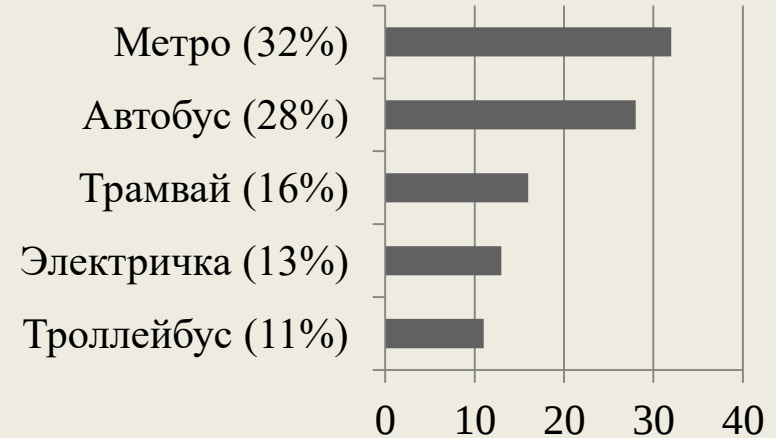
Дефицит парковок: Не хватает **~120000** мест в центре.

Ключевые проблемы: Общественный транспорт

Провозная способность
видов транспорта (чел/час)



Доля пассажироперевозок по
видам общественного транспорта



Метро: Охват **58%** центра, **12,7%** юга; Перегруженность > нормы в **1,3-1,7** раза; Износ (**67%** эскалаторов, **43%** вагонов > нормы), темпы строительства ~ **1,2 км/год**.

Наземный транспорт: Низкая регулярность (только **44** из **101** маршрута с интервалом < 10 мин в пик); Износ (**58%** контактной сети трамвая); Недовольство регулярностью (**87%**) и информированием (**63%**).



Экономические и социальные последствия

Экономический ущерб колоссален:

- Потери от пробок: **87 млрд рублей в год** (1,2% ВРП);
- Логистические издержки: рост себестоимости операций порта на 8-10%;
- Удорожание «последней мили» на 25-30%;
- Туризм: потери ~ **6 млрд рублей** в год (18% гостей отмечают заторы).

Социальное напряжение:

- Низкая доступность: Время поездок в периферии 45-60+ минут;
- Транспортная бедность 40% малоимущих домохозяйств;
- Уязвимые группы: 82% инвалидов-колясочников испытывают трудности;
- Стресс и здоровье: 68% автомобилистов испытывают хронический транспортный стресс;
- Рост респираторных заболеваний в центре (+22% астмы у детей за 5 лет).

Неэффективное финансирование:

- **56,9 млрд рублей** дополнительных ассигнований в 2025 году – на автодорожные проекты (ШМСД, развязки);
- Доля инвестиций в модернизацию ~ **45%** (в Москве – **60%**).

Управленческая разобщенность:

- Убытки **2,1 млрд рублей в год** из-за дублирования функций и неоптимальных маршрутов.
- Отсутствие единого оператора (аналог BVG Берлин) для синхронизации.



Стратегические решения: Инфраструктура

Приоритет рельсовому транспорту:

- Увеличение темпов строительства метро: фокус на неохваченные районы (Красносельский);
- Устранение управленческих/финансовых барьеров;
- Развитие проекта «Чижик» (**100 км** путей), создание обособленных путей с приоритетом (**20 км** за 3 года, **120 км** к 2030 г.). Провозная способность вагона **в 2,8 раза** > автобуса;
- Городская электричка (аналог МЦД): интеграция в систему, вывод грузовых поездов, единый тариф. Экономия в **5-7** по сравнению со стоимостью строительства метро.

Выделенные полосы (ВП): охват 120 км магистралей к 2030 году, повышение скорости ОТ, сокращение времени поездок на 40%.

Консолидация управления:

- Создание единого транспортного оператора (по модели BVG Берлин);
- Внедрение централизованной IoT-платформы (аналог RITM Москва) для оптимизации маршрутов в реальном времени (**+89%** заполняемости, **-12%** затрат);
- Сокращение сроков согласования проектов с **12-18** до **3-4** мес.

Стратегические решения: Социальная ориентация

Принцип транспортной рентабельности

«Инвестиции в доступность – драйвер фискальной отдачи»:

- Субсидирование ОТ (вплоть до бесплатного) как инвестиция в социальный капитал и экономику;
- Опыт Таллина: **1 евро** субсидий → **4-6 евро** возврата через налоги (прирост населения, рост торговли, экономия на инфраструктуре);
- Перераспределение **30%** средств с дорожных проектов в ОТ.

TOD (Транзитно-ориентированное развитие):

- Плотная смешанная застройка в радиусе **500-800 метров** от станций метро/ТПУ;
- Примеры: Копенгаген (85% жителей новых районов без авто), Барселона (сокращение длины поездок до 5-7 км, +45% поездок на ОТ);
- Законодательное закрепление стандартов.

Транспортно-пересадочные узлы (ТПУ):

- Трансформация узлов (Купчино, Старая Деревня) в мультимодальные хабы с пересадкой ≤ 3 минут, перехватывающими парковками, соцслужбами;
- Высокий мультипликатор: 1 рубль инвестиций → 19 рублей частных вложений и 23 налогов.

Заключение

Ключевые выводы:

- Дисбаланс инвестиций (автодороги vs ОТ) и ведомственная разобщенность – корень проблем;
- Экономические потери (87 млрд рублей в год от пробок, логистические издержки +8-10%) и социальные издержки (транспортная бедность, стресс, недоступность услуг) – неприемлемо высоки;
- «Латание выбоин» (автодороги) и строительство развязок лишь переносит пробки, не решая системных проблем пропускной способности и доступности;
- Технологическое отставание (износ инфраструктуры, низкий уровень ИТС) усугубляет кризис.

Стратегические решения:

- Системный сдвиг: Приоритет **рельсовому транспорту** (метро, трамвай, городская электричка) и **управлению спросом** (TOD, ВП) над дорожным строительством;
- Консолидация управления: Единый оператор, цифровая платформа, сокращение бюрократии;
- Инвестиции в доступность: «Транспортная рентабельность» (субсидии ОТ – **ROI 1:4-6**), перераспределение **30%** бюджета с дорог на ОТ;
- Бездействие = Коллапс: К 2030 году потери от пробок могут достичь **120 млрд рублей**, грузопотоки вырастут на **30%**.



СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ

**ЧАСТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТЕХНОЛОГИИ УПРАВЛЕНИЯ И ЭКОНОМИКИ»**

**Институт управления и информационных технологий
Кафедра менеджмента и государственного и муниципального управления**



ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

**на тему: Оценка текущего состояния транспортной инфраструктуры в Санкт-Петербурге и
выявление основных проблем**

Направление подготовки: 38.03.04 Государственное и муниципальное управление

Направленность: Экономическое развитие региона

Выполнил студент:

Группа ОУИТб-Г02-21-1

А.В. Вихнин

Руководитель:

Доцент, кандидат экономических наук

Е.В. Ушакова

**Санкт-Петербург
2025**